



Tema

Hälsinge flyg- flottilj

Av överste Sven Borgvald

Foto: Kent Svensson



Ny flottiljchef
fr o m den 1 oktober 1994 är
överste CHRISTER HJORT.

den bästa



Passerar man Dalälven söderifrån, märker man på flera sätt en gräns. Naturen blir kargare, barrträden och björken vanligare. Här börjar Norrland, både formellt och reellt. Sverige blir plötsligt mer spännande och fantasieggande.

Här upplever man också en vädergräns och då oftast ett omslag till det bättre. Det bättre vädret består till ganska långt norr om Söderhamn. F 15 är kanske landets bästa flygvädersflottilj.

I varje fall var detta ett tungt skäl när Flygvapnet i början av 1970-talet valde att förlägga TIS 37-verksamheten hit – alltså typinflygnings-skedet på flygplan 37 Viggen. Nästan alla i dag aktiva 37-piloter har under fem månader vid F 15 gjort sin första bekantskap med Viggen.

● ● Ett annat skäl var naturligtvis tillgången till övningsutrymme i luften, oavsett höjdsikt eller om flygningen lämpligast sker över land eller vatten.

Förhållandena består än i dag, 20 år senare. Visserligen har den civila trafiken ökat något, men inte så att detta märks på annat sätt än genom en livligare radiotrafik på vissa frekvenser.

Typinflygningen har under många år satt sin prägel på verksamheten vid F 15. Uppgiften har varit prioriterad. Den har också i alla avseenden genomförts på ett skickligt sätt av en ganska liten skara instruktörer, divisions- och flygchefer. Inblandad markpersonal har satt en ära i att alltid förse TIS-verksamheten med de flygplan de behövt.

● ● Nu är flottiljen under urfasning som "skolförband". En ny, och taktisk, period är under uppbyggnad. Sedan snart ett år har F 15 ansvaret att leda och samordna den taktiska utvecklingen av AJS 37-systemet. Ett flygande system med stort egenvärde men även, förhoppningsvis, värdefullt som "erfarenhetsföregångare" till Gripen-systemet. Utvecklingsarbetet kommer

F 15

flygvädersflottiljen



att ske i så nära samarbete som möjligt med AJS 37-divisionerna vid F 10 och F 21 och naturligtvis med verksamheten vid F 7.

Sedan slutet av 60-talet har flottiljens basförbandsverksamhet varit riktad norrut. F 15 har i dag ett omfattande ansvar vad gäller utbildning, utrustning, organisation och övning av olika förbandstyper. Avståndet mellan den sydligaste och nordligaste grupperingsplatsen är lika långt som mellan Köpenhamn och München.

Ett problem har vi fortfarande olöst. F 15 har övertagit ansvaret för ett antal krigsförband från nyligen nedlagda F 6 och F 13. Planerna har vi fått, även materielen och den värnpliktiga personalen. Men vart tog befälen vägen? Finns ni alla i F 7:s och F 10:s mobiliseringsreserv? Hör av er, vi behöver er!



● ● I övrigt tar arbetsrutinerna hand om övriga verksamheter. Organisationen är slimmad; kanske alltför slimmad? Men arbete ger som bekant hälsa och välstånd. Att arbeta för något man tror på är den bästa friskvården såväl fysiskt

som mentalt. Och i Hälsingland tror vi på Flygvapnet i Forsvarsmakten!

En flygvapengeneral lär en gång ha myntat uttrycket: "Söderhamn är hälften så stort och dubbelt så tråkigt som Haga norra kyrkogård". 1995 fyller F 15 50 år, Söderhamn 375 år, Oscarsborg 100 år, Fogdeborgen på Faxeholmen (nu ruin, hälsingar gillar inte fogdar) 700 år, Hälsinge Kuriren 100 år och Söderhamns "Brandkår" 100 år. Kom hit då så får ni se hur fel generalen hade! ■



Utmärkta övningsområden och fin utbildningsmiljö

Av fännik Lars Helmnich

Med ett läge som i öster gränsar till havet och i norr och väster till en glesbefolkad del av Sverige erbjuder F 15 unika möjligheter att bedriva flygutbildning. Något som understryks av 20 års framgångsrik TIS 37-verksamhet.

Flottiljen ligger i ett område som utmärks av vacker natur. Skärgården med de små fiskehamnarna och det bördiga området kring Ljusnans dalgång.

F 15 är väl försedd med lämpliga start- och landningsbanor. En 2 500 m lång bana, vilket är en tillgång vid utbildning av nya elever, och en kortbana av det slag som återfinns på de utbyggda Bas 90-baserna. Bra att kunna träna kortbanelandningar på hemmaplan.

Öster-, norr- och västerut återfinns huvuddelen av F 15:s övningsområden, vilka kan tillgodose alla de tre flygslagen F 15 numera har i och med AJS 37. F 15:s unika läge tillåter alla typer av övningar utan någon som helst transportsträcka. För spaningen med t ex havsövervakning eller attacken mot sjömål har vi havet direkt österut. Närheten till hav är en stor fördel när det gäller robotövningar. Sedan något år är även havsövervak-

ning en viktig del av övnings- och utbildningsverksamheten.

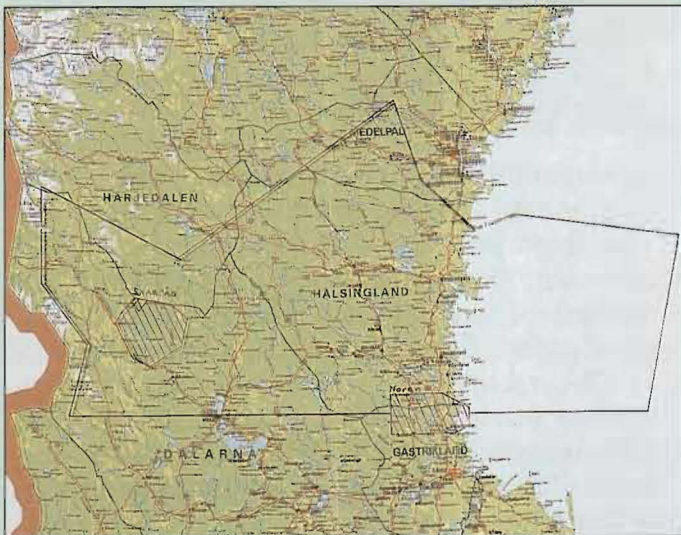
Västerut, efter ett par minuters flygning, finner vi stora områden med gles bebyggelse eller rena ödemarker lämpliga för lågflygning. Alltså få bullerklagomål. Sammantaget ett effektivt utnyttjande av flygtiden. Låg intensitet av civil flygtrafik gör att övningarna på hög höjd kan genomföras ostörda.

Skjutområdena Noran och Skarpås är flitigt använda. Med sitt läge nära basen är Noran speciellt lämpligt för utbildning.

För att nå goda utbildningsresultat fordras också att elevens fritidsintressen och sociala behov tillgodoses. Söderhamn är en liten kommun som ändå har mycket att erbjuda. Det finns t ex en uppsjö av idrottsföreningar, med den framgångsrika bordtennisklubben SUIF i spetsen. Utelivet är förvånansvärt livligt. Dessutom ligger större städer inom bilavstånd.

På vintern är det förstås bandy som gäller i Hälsingland. Även skidåkning är populärt bland flottiljens personal. Här finns ett stort utbud vad gäller backar och spår – terrängen tillfredsställer alla olika smakriktningar.

Goda förutsättningar finns alltså att i framtiden bedriva en effektiv flygtjänst med tre divisioner JAS 39 Gripen vid F 15. ■



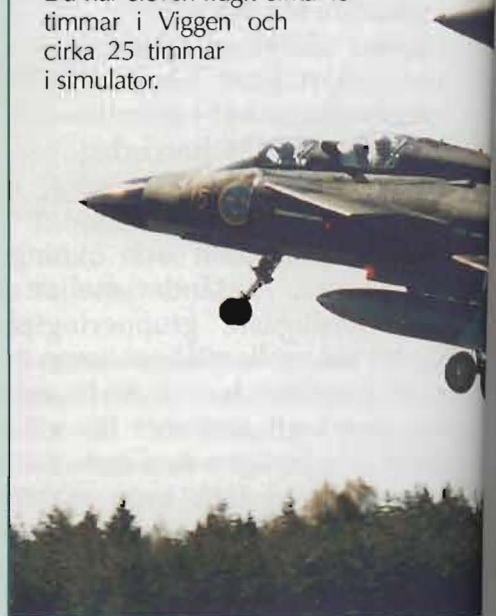
Hur jag

Typinflygningen är uppdelad i tre skeden. – **Skede 1** omfattar tiden fram till första ensamflygningen i Viggen. Detta skede börjar med fem veckors teori, där eleven bl a skall lära sig ett helt nytt flygplanssystem. (Eleven kommer från skolbänken/skolflygplanet SK 60.) Under dessa veckor flyger eleven även cirka 20 simulatorpass. Efter teoriveckorna börjar flygningarna i tvåsitsiga Viggen (SK 37). Efter cirka två veckor flyger eleven ensam (EK) för första gången.

Under **skede 2** övas eleven i instrumentflygning, skolmässig avancerad flygning samt navigering. Detta sker omväxlande med lärare och som ensamflygning.

Skede 3 innebär mer avancerad flygning mot flygplanets prestandagräns. Här börjar eleven också flyga förband med Viggen upp till rotestorlek (två flygplan).

Under både skede 2 och 3 varvas flygningarna med simulatorflygning. – Efter cirka fem månader är TIS 37 klar. Då har eleven flugit cirka 45 timmar i Viggen och cirka 25 timmar i simulator.



Sedan 1975 har F 15 haft uppgiften att grundutbilda Flygvapnets Viggenpiloter. Detta steg i utbildningen kallas TIS 37 (typinflygningskedje). Den har genomförts vid andra divisionen, "Olle blå". Fr o m den 1 juli 1993 har omorganisation skett så att en separat enhet håller i TIS-verksamheten.

blev Viggenpilot

Hur är det att vara elev?

Kadett Andrés Brink berättar:

"Äntligen var den kommen, dagen vi alla hade väntat på. Sex förväntansfulla grabbar infann sig en dag i mitten av kalla februari på F 15 i Söderhamn för att börja flyga Viggen, för att genomgå den s k attack-TIS 37. De flesta av oss kom via ett halvår på lätt attack vid F 16 i Uppsala. Anledningen var F 6:s nedläggning, där vi tidigare var placerade.

Det var för det här vi hade sökt till Flygvapnet. För att flyga "spetsigt". Vägen hit hade egentligen bara varit en transportsträcka. Det kändes bra att äntligen vara här två och ett halvt år efter starten vid F 5 i Ljungbyhed.

Utbildningen började med ett tungt teoriskede. Under denna tid fick vi dock två

förevisningspass i baksits i SK 37, där våra lärare visade vad Viggen "går för". Detta var en verklig morot för att få oss att läsa vidare i våra tjocka pärmar. Det är inte alltid så kul att läsa när det enda piloten vill är att "hänga i luften".

Teorin en tröskel

Vi insåg emellertid snart att teorin trots allt är ett måste. Dels för att få grepp om det komplexa system som Viggen utgör, dels för att få förtroende för maskinen. "37:an" vi flyger är en konstruktion från 60-talet.

Men man fascinerar sig över hur listig och funkis den



Kaptén Håkan Josefsson (t h) delar med sig av sin visdom till TIS-eleven Andrés Brink.

ändå är. Teoriskedet varvades med simulatortjänst och idrott, vilket gjorde att dessa veckor, som tedde sig som en evighet i början, snart runnit iväg.

I början av en utbildning är det väldigt lätt att skrämman en flygelev. Man undrar: "Hur ska jag klara detta?" Från första dagen har vi emellertid känt oss väl omhändertagna. Utbildningen är mycket genomtänkt och vi har duktiga och kompetenta lärare. På andra divisionen har man utbildat på Viggen sedan länge. De kan det här. Folk har klarat det förr. Då gör vi det också.

Torrflygning

Att börja på TIS är som att börja från ruta ett igen. Varje pass måste förberedas noga och "torrflygas". Att "torrflyga" innebär att man flyger igenom passet i huvudet innan start. Har man inte tänkt igenom det ordentligt märks det direkt. Det går inte att "skaka ur rockärmen".

Vi har visserligen erfarenhet och luftvana från SK 60-tiden. Men allt går mycket fortare nu och det tillkommer en mängd parametrar. Det gör att det inte blir så lyckat om man sätter igång att improvisera det första man gör. Då blir det antagligen det sista man gör också."

Detta var en liten smakbit. Låter Andrés berättelse intressant? Tag reda på resten själv! Sök till Flygvapnet som officer i flygtjänst så kanske vi ses på TIS 37 på F 15. ■

Här visas en perfekt TIS-rote-start.



Av fännikristen Falkbrink
Foto: Fahn Charleville

Taktisk Viggenflygning med Olle Röd

Man kan inte säga annat än att det är en intressant och händelserik tid vi lever i här på F 15. Med fyra olika flygplanstyper av Viggen, ett antal olika modifieringslägen samt ett flertal utbildningssteg är vardagen varierad och stimulerande.



Efter fullgjord TIS påbörjar man grundläggande flygslagsutbildning (GFSU), vilken är en taktisk utbildning. Den pågår i cirka 18 månader. Därefter är man färdigutbildad för att kunna krigsplaceras som tvåa eller fyra i en grupp. Vi flyger i det här läget utan begränsningar med enda undantaget mörkerflygning.

GFSU är även en mognadsprocess för den unika pilotens roll som människa i krigsförbandet, vilket är väl så viktigt som flygningen. Första divisionen (Olle röd) har för närvarande sex GFSU-elever – däribland Sveriges enda kvinnliga stridspilot. De beräknas vara klara vid stundande årsskifte. GFSU kräver stor arbetsinsats av alla på divisionen – speciellt vid stora elevomgångar.

Det har sedan 1988 i stort sett kontinuerligt bedrivits GFSU vid första divisionen. TIS-verksamheten har ju varit förlagd till andra divisionen.

Nya uppgifter

Under våren 1993 påbörjade F 15 de första stegen mot att bli AJS-förband – attack/jakt/spaning. Fyra flygförare från första divisionen for till Kallax och första divisionen vid F 21 för att genomgå GFSU:Ä spaning. (Ä står för Aldre.) Denna utbildning skulle ge grunden till att i egen regi på sikt kunna utbilda övriga i divisionen. Men i ett första skede gav den oss tillräckliga kunskaper för att bedriva spaningsberedskap vid F 15.

Utbildningen har fortsatt och i dag är nästan alla piloter vid flottiljen klara att ta sig an den nya uppgiften.

F 15 har under det senaste året upprätthållit spaningsberedskap under cirka 15 veckor fördelat på båda divisionerna och dessutom provat att sitta kombinerad spanings-/jaktberedskap. Under de första beredskapsveckorna skedde inga "skarpa" starter, men det genomfördes en del övningslarm. F 15 försökte skapa rutiner utifrån de erfarenheter vi fått från såväl F 21:s som F 13:s första divisioner.

För oss som piloter är det alltid intressant med något nytt. Under våren 1994 har vi fått vara med om några skarpa starter. Då höjs pulsen rejält. Då man som ung pilot går på sin första jaktberedskap finns det alltid en äldre pilot med som varit med om "allt" tidigare. Men i våras fick vi åka ut på okänd mark och försöka lösa uppgiften själva. Mycket ansvarsfullt och danande.

● ● Med attack-, jakt- och spaningsutbildning och AJS 37 flyger vi nu ett flygsystem som är en utmärkt skolning inför nästa stora uppgift – JAS 39 Gripen, det verkliga flerrollssystemet. ■

Hur man blir HELIKOPTERPILOT

TIS-utbildning av HKP 10-piloter



I juni 1993 fick F 15 uppdraget att svara för typinflygningskedet (TIS) vad gäller pilotutbildningen av Försvarsmaktens nya, stora räddningshelikopter, HKP 10 Super Puma. I uppdraget ingick även att vara Chefens för Flygvapnet kontaktman gentemot helikopterservice A/S i Stavanger vad gäller PFT-verksamheten samt att tillsammans med flygvapenledningen svara för nödvändig flygutbildningsplanering.

Av kapten Jan Lindberg

Fram till i dag har F 15 genomfört TIS (flygdela) för en pilot från F 7 under hösten 1992 samt TIS för två piloter från F 6 (F 7) under hösten 1993. Vad gäller framtida TIS-utbildning, planeras en TIS-utbildning under våren 1995 och ytterligare en under följande höst.

Fortsättningsvis planeras sådan utbildning med två till fyra piloter per år. I TIS(ff)-utbildningen kommer även TIS-operatörer att integreras.

Vad innebär TIS?

TIS-utbildning, som bedrivs under cirka tolv veckor, syftar till att ge eleverna god färdighet i formell helikopterflygning under dagar. Utbildningen genomförs uppdelad i tre skeden med följande innehåll:

Skede I innefattar teknisk kurs, övriga teoretiska genomgångar och flygning. Under den tekniska kursen, som

fortgår under två veckor, får eleverna en genomgripande genomgång av HKP 10:s grundteknik samt därtill hörande utbildning i nödinstruktion för respektive delsystem.

Flygövningarna i detta skede av utbildningen omfattar rent grundläggande övningar, såsom start och landning, utelandning, instrumentflygning



Simulatoren i Stavanger.

m m. De är anpassade så att eleven skall ha en bra grund att "stå på" inför simulatorflygningen under skede II.

Fortsättning i Norge

Skede II innefattar avionikutbildning samt simulatorflygning. – Avionikutbildning, som pågår under två veckor vid FFV i Arboga, bedrivs i HKP 10:s utvecklings-/provrigg. Första veckan innefattar teoretiska genomgångar varvat med praktik och andra veckan tillämpade övningar i rigg.

Simulatorflygningen, som bedrivs i Stavanger hos Helicopter Service A/S, har till syfte att dels lära eleven att på rätt sätt kunna "ta hand om" i HKP 10 eventuellt uppkomna nödsituationer/felindikeringar samt få träning i besättningsamarbete och då främst i nödsituationer.

Simulatorflygningen tar cirka en vecka i anspråk och ger eleven träning både som förste och andre förare.

Skede III omfattar cirka fyra veckor och är ett "rent" flygskede. Flygövningarna innefattar i detta skede instrumentflygning, nödräning och navigeringsflygning.

Efter genomgången TIS har eleven erhållit cirka 25 timmar flygtid och 16 timmar simulatortid. – Nu kan "allvaret" ta vid. ■



Foto: Jan Sixtensson

Nog får läraren uppleva en del hisnande stunder med elever vid spakarna. Det kan gå upp. Och det kan gå ned ...



TU AJS



Av kapten Bertil Rönkvist

AJS 37 är ett systemprojekt som leder till en integrering av flygplanstyperna AJ-, SH- och SF 37 med varandra. Arbetet påbörjades för flera år sedan och var egentligen frukten av ett beslut om att AJ 37 Attackviggen skulle kunna bära den nya sjömålsroboten Rb 15F.

I och med att robot 15 krävde större datorkapacitet än vad AJ 37 kunde erbjuda krävdes modifiering av flygplanet. En sådan modifiering öppnade möjligheten att uppgradera systemet med andra funktioner till en relativt blygsam extra kostnad. Dessa modifieringar har skett i olika omgångar och utvecklingen av funktionerna har de senaste åren bedrivits vid F 6 och F 7.

Vidare medgav dessa modifieringar en möjlighet att ge AJ 37 spaningsfunktioner och att ge S 37 attackfunktioner för att erhålla en mer flexibel flygplansflotta. Även det "lilla J" som ingår i namnet AJ 37 kunde föras över till S 37 för att på så sätt öka antalet flygplan som kan bistå luftförsvaret. Man bör i sammanhanget även nämna, att de olika flygplanstyperna inte blir helt lika – de kommer att benämnas AJS, AJSH och AJSF för att kunna särskiljas.

Man kan ibland stöta på funderingar huruvida det är sunt att modifiera ett gammalt flygplanssystem, när ett nytt är på väg att introduceras. Men det får man anse att det är, eftersom allt arbete och alla funktioner leder till att prova ut system och att dra lärdom av dessa inför epoken med flygplan

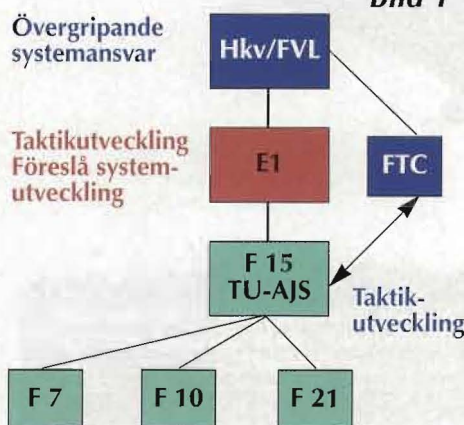
39 Gripen. Lärdomar som dessutom är mycket kostnadseffektiva.

Taktikutveckling

Taktisk utprovning, TU AJS, är en organisation för system- och taktikutveckling av AJS-konceptet. Den var tidigare belägen vid F 6. Fr o m den 1 januari 1994 övertogs ansvaret för detta arbete av F 15, som till sin hjälp har de övriga AJS-förbanden. Utvecklingen av vissa funktioner och system, som har en direkt koppling till Gripen-systemet, har lagts ut på F 7, eftersom TU JAS finns vid detta förband.

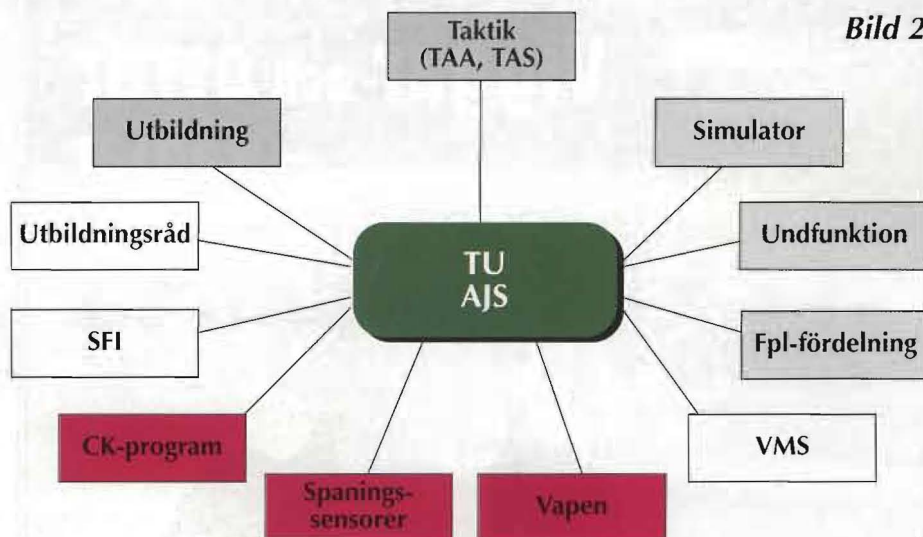
Bild 1 visar den taktiska utprovningen, TU, i Flygvapnets hierarki. TU representerar Flygvapnet som en stödjande enhet, för såväl FMV som industrin, för att tillgodose användarens krav vad gäller materiel och funktioner. En av TU:s roller är därför att samla ihop och kanalisera erfarenheter och idéer från övriga förband inom AJS-systemet. En annan roll är att arbeta fram nya arbetsmetoder och ny taktik tillsammans med AJS-divisionerna.

Vilka är då TU:s arbetsuppgifter? Det är ett mångfasetterat arbete. Det består av ett flertal uppgifter, vilket



Taktisk utprovning av AJS Viggen

Bild 2



AJS 37 Viggen med fyra jaktrobotar Rb 24 och två attackrobotar, Rb 05.
Foto: Peter Liander

kan illustreras av **bild 2**. Vissa uppgifter är konkreta uppdrag, medan andra innebär en stödjande funktion. Exempelvis utvecklingen av VMS, dvs motmedelssystemet, drivs av en särskild projektgrupp vid flygvapenledningen. Det är dock ett område som i högsta grad är förknippat med taktikutveckling, varför även TU och divisionerna i viss mån deltar i arbetet. Ett annat arbete, som förlänats TU, är assistans vid omarbetning av SFI (föreläsningsinstruktioner). SFI skrivs av SAAB och Flygmaterielledningen vid FMV. Emellanåt behöver de emellertid hjälp i frågor om nya funktioner och om hur slutanvändaren vill att instruktionerna skall se ut.

Dessa uppgifter är exempel på arbetsuppgifter utöver den som kanske är den huvudsakliga, nämligen taktikutveckling. Det är dock inte bara att fundera ut hur gamla och nya vapen kan användas, som taktikutveckling skall leda till.

Pilotens nya roller

Det är två tidigare helt skilda system som skall integreras – attack och spaning, vilket innebär att piloten inte bara skall lära sig ett nytt system.

Han/hon skall också uppträda i nya roller med kombinerade uppdrag. Det kräver ett nytt tänkande, eftersom AJS-flygplanet/det nya versionssystemet kan användas betydligt mer flexibelt och med helt nya funktioner.

Även att verka i hela luftförsvaret har på senare tid fått en mer framträdande roll. Möjligheterna att verka med AJS ökar i och med förmågan att bära fler olika vapen.

Serieversion till jul

När började arbetet? Proveditioner av AJS CK-program (datorenheten) har

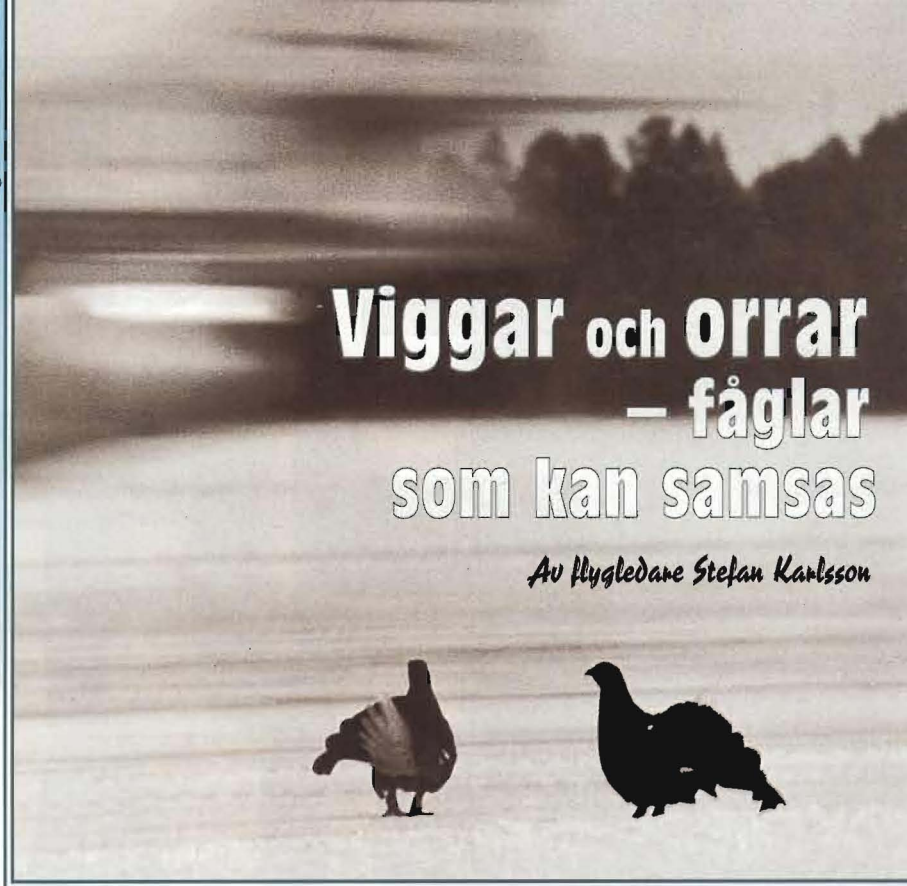
flugits. Fortsatta prov kommer att ske under hela hösten. De skall vara klara till dess att den första serieeditionen kommer ut på förband till årsskiftet 1994/95.

Det är mycket stimulerande att kunna arbeta med hela kedjan, från att påverka systemet rent tekniskt, med exempelvis funktioner i programmeditioner, till att utarbeta ny stridsteknik och skapa nya utbildningsrutiner.

AJS 37 Viggen med fyra bombkapslar och två jaktrobotar.

Foto: Arne Johannesson





Viggar och Orrar – fåglar som kan samsas

Av flygledare Stefan Karlsson

Byggt för att klara 2000-talets krav! – Dimensionerade för nästa århundrade! – Så brukar reklamen sälja bilar, datorer och andra högteknologiska varor. Men när det gäller sådana klyschor stämmer de väl in på flygtrafikledningen – ATS vid F 15. Nymoderna lokaliteter och utrustning borgar för detta.

Personalen, som är navet i hjulet, har genomgått en generationsväxling som tillfört avdelningen många duktiga medarbetare. Med hjälp av lokal vidareutbildning och i nära samarbete med flottiljens övriga personal – framförallt den flygande – har dessa "knoppar" blommat ut och kan vara Försvarmakten till glädje lång tid framöver.

Materiellt håller vi också hög standard efter förra årets utbyte av radar-kontrollen, TMC. I nästan 25 år var TMC inrymt i ett mörkt, trångt och dåligt ventilerat rum innan det 1993 flyttades till ett ändamålsenligt utrymme där dagsljusutrustning installerades. Det var en verkligt kapacitetshöjande åtgärd.

Vad är det då som skiljer F 15:s ATS jämfört med andra flottiljers? Två ting bör nämnas.

Att förstå piloteleven

TIS-verksamheten har under årens lopp ställt stora krav på oss ATS-personal. För att inte förstöra dyrbar utbildningstid krävs det att vi väl förstår vad övningarna går ut på och att vi är väl

förtrogna med alla inflygningsvarianter man kan göra med Viggan. Att det sedan dyker upp en och annan elev med "kantrade gyron", som med fantasi och flexibilitet får hjälpas hem sätter krydda på tillvaron.

Luftrumets utseende. – Tag fram en flygkarta och ni kan genast inse att vår flygplats ligger rätt. Det "fria" läget gör att vi har lättare att effektuera kundernas krav, vilket innebär effektivare övningar. Vi kan oftast ge önskade kurser och höjder redan innan start.

Övningsområdet är också gynnsamt placerat med få bullerkänsliga områden. Att sedan hälsingen i gemen är tålig

Nya lokaler, ny utrustning bl a med dagsljuskapacitet m m har gjort trafikledningen redo för nästa sekels trafikpårestningar.

Foto:

Kent Svensson



och inte klagar när det "bullrer lite" gör inte saken sämre.

Datorutvecklingar

De radarsimulatorer som Luftfartsverket införskaffat och placerat ut i regionerna kommer att bli ett bra instrument i vår vidareutveckling. Med hjälp av denna enkla simulator kan vi prova nya inflygningsvägar och metoder. Den kommer också att kunna användas för att fräscha upp ringrostiga flygledare efter semestrar och andra längre ledigheter.

Simulatorn, som heter BART (Basic Radar Trainer), är en enkel, PC-uppbyggd simulator som bara kräver två personer för att kunna nyttjas – den övande och en givare. Utrustningen kommer från Kanada, kostar cirka 200.000 kronor per anläggning och har använts vid Flygledarskolan i Sturup i cirka fem år.

Ett annat område som är på väg att förbättras är färdplanshanteringen. I augusti installerades SIGMA (System Integrering i Gemensam MAskinvara), vilket är datorstödd färdplanshantering inom Flygvapnet. Med hjälp av detta har hanteringen underlättats och distribueringen sker snabbare. Men mer finns helt säkert att göra – även på detta område.

Orrar, viggas, gripas

Avslutningsvis vill jag glädja alla naturvänner och kanske mest alla ornitologer. Orrarna har återvänt! F 15:s bansystem är byggt vid en gammal spelplats för orrar. Fåglarna och flygmaskinerna kom i konflikt med varandra i slutet av 60-talet. Orrarna sökte sig till lugnare platser. För några år sedan återvände emellertid fåglarna. Nu kan ett 20-tal orrar beskådas varje morgon. Det är med glädje vi på ATS noterar att viggas och orrar trivs med varandra. Vi är även övertygade om att Gripnen kommer att trivas här. ■



F 15 leder statistiken bland Flygvapnets tio flottiljer och skolförband vad avser antalet observationer med CAVOK (sikt > 10 km, molnbas > 1 500 m). Det är också tydligt att Hälsinge flygflottilj ligger bra till i landet, då man betraktar medelmolnigheten över ett år.

Sveriges bästa flygväder

Det fina flygvädet är orsakat av flottiljens geografiska läge nära kusten och i lä av högre terräng vid alla vindar med västkomponent. De sämsta vädersituationerna inträffar vanligtvis höst-vinter-vår vid sydostvindar samt vintertid vid nordostvindar och kustkonvergens, som kan ge täta snöbyar. Men vanligast är alltså det goda flygvädet.

Väderavdelningen vid Hälsinge flygflottilj består av tre prognosmeteorologer, en kadett under utbildning, en civil meteorologassistent och cirka åtta värnpliktiga väderbiträden. Det är ett trivsamt gäng som har till huvuduppgift att tillgodose den flygande personalen med flygväder och inte med vilket väder som helst. Nej, bra attack-, jakt- och spaningsväder skall det vara.

Hjälper hela Försvarsmakten

Våra kunder är de två AJS-divisionerna, TIS-enheten och helikoptergruppen. Vi är dessutom till hjälp för alla andra militära flygplan, som använder F 15 som mellanlandning vid flygningar genom Sverige och för dem som vill utnyttja oss som alternativ landningsplats vid dåligt flygväder på hemmabasen. Även Armén och Marinen får väderinformation från oss. En självklarhet inom myndigheten Försvarsmakten.

Prognosttjänsten, som bedrivs i tor-



Chefen för väderavdelningen Stieg Viklund beställer bra väder ur sin Milmetanläggning. Foto: Kent Svensson

net, omfattar främst flygplatsprognoser (TAF) samt flygväder i övningssektorer och över havet. Med hänsyn till vårt centrala läge i landet delger vi ofta flygväder för flygningar till norra och södra Sverige. F 15 utnyttjar också flitigt sina krigsbaser, som vi bemannar och bedriver vädertjänst vid.

Inte bara datorer – även "flygtjänst"

Meteorologerna arbetar normalt måndag till fredag från kl 05.30 till kl 16.15 uppdelat i två vakthavande pass. Varje morgon har vi också en väderflygande meteorolog som flyger med i en SK 60. Han/hon kompletterar från luften de väderuppgifter som vi får på våra skärmar från avancerade informationssystem (MILMET),

satelliter och radarstationer.

Att vara meteorolog är ett omväxlande jobb. Det innefattar allt från vetenskapliga klurerier (som skall resultera i prognos), utbildning av värnpliktiga väderbiträden och av våra kunder, "chefs- och ledarroll", till att uppleva vädet på nära håll genom väderflygningen. Vi har fin kontakt med våra kunder (piloterna), som hjälper oss med observationer från luften längre bort från flottiljen. De ger oss "feedback".

Duktiga värnpliktiga

Våra värnpliktiga väderbiträden bemannar observationsstationen dygnet runt, året om. De har till uppgift att observera väder och distribuera det vidare i vårt informationssystem, så att det kan nås av meteorologer runt om i världen. Det är ett betydelsefullt jobb de gör och de flesta trivs mycket bra.

Datorstödet inom vädertjänsten utvecklas snabbt med nya prognosmodeller, nytt observationssystem (MOMS), MILMET, etc. Men med människans dynamiska hjärna kommer meteorologerna och observatörerna under en lång tid framöver att fortsätta vara de viktigaste komponenterna. ■



Basenheten vid F 15 har bemanningsansvaret för O-basfunktionen vid fem basbataljoner från Mälardalen till nordligaste Norrland. Av dessa sätter F 15 upp grunddelarna på tre bataljoner. Dessutom tillför vi klargörings- och serviceresurser till ytterligare två basbataljoner.



Av major Matz Jacobsson

Vad är ett "flygbaskommando"?

I enlighet med inriktningen av verksamheten mot krigsförbanden och kaderorganisation har vi på F 15 gjort så, att basbataljonscheferna svarar för verksamheten inom sin bataljon. Huvuddelen av F 15:s verksamhet planeras alltså inom krigsförbandens (bataljonernas och divisionernas) ram. Bataljonschefen planerar och budgeterar för "sin" personal (verksamhet, löner, kurser, utbildning), planerar och genomför övningar på egen krigsbas – från flottiljövningar, flygvapenövningar till krigsförbandsövningar (KFÖ).

Detta är en styrka, då man redan i mindre övningar får tillfälle att planera och genomföra övningar med väsentliga delar ur den skarpa bataljonsledningen. En annan styrka är organisationen på stationskompanierna, det s k troppsystemet. Systemet innebär att klargöringsplutonen delas upp i tre klargöringstroppar. Dessa troppar består av 4-5 yrkesofficerare i teknisk tjänst samt 5-8 värnpliktiga.

Många fördelar

Troppsystemet på stationskompanierna ger många fördelar. Bland annat: Inga fasta officerare vid tekniska skolan, möjligheter för troppchefen med underställda att påverka och planera den tekniska utbildningen samt en naturlig cirkulation för officerarna inom troppen mellan klargörings- och serviceplutonen.

Detta innebär en stimulerande tjänst i de tre rollerna: Utbildare, förbandschef och fackman.

För den värnpliktige ges fördelar främst vad gäller ökad personkännedom och laganda inom krigsförbandet, då den värnpliktige tillhör samma klargöringstropp under värnpliktstiden och krigsplaceras i densamma.

Utbildningen av en värnpliktsomgång på klargöringstroppen går till på följande sätt:

Efter den allmänmilitära utbildningstas de värnpliktiga emot på klargö-

ringstroppen, där den värnpliktige under tio veckor ges en grundläggande teknisk utbildning. Därefter fortsätter utbildningen cirka tolv veckor mot första hjälptekniker.

Resterande tid av den värnpliktiges tjänstgöringstid omfattar krigsbefattningsutbildning (KBU), vilket förutom den tekniska tjänsten omfattar sjukvårds-, sambands-, fordons- och markförsvarsutbildning samt viss utbildning i bastaktik. KBU avslutas med en slutövning (C F 15:s kontrollövning), vilken genomförs växelvis på baserna Gunnarn och Åmsele.

Under slutövningen övas förutom klargöringsmoment och skyddsmoment även sjukvårds- samt markförsvarsmoment. Dessa övningar är mycket givande för såväl värnpliktiga som befäl. Cirka 150 man deltar. Våra krigsbaser får på detta sätt en kontinuerlig övningsverksamhet utöver de i chefens för Flygvapnet produktionsverk planerade övningarna. Följaktligen har dessa övningar hos oss en hög prioritet.

Fredsproduktion

Förutom krigsförbandsproduktionen producerar vi flygtid åt två AJS Viggen-divisioner innehållande flygplansversionerna AJ, SH och SF 37. Utöver detta håller vi, i samband med TIS-verksamheten, igång våra skolflygplan SK 37. Antalsmässigt motsvarar de en hel division och har tillsammans med typinflygningen vid F 16 ett flygtidsuttag motsvarande en fredsdvisions behov.

Denna verksamhet upprätthålls av två stationskompanier, varav ett är världens enda kombinerade AJS/SK 37-kompani ... om uttrycket tillåts.

På förkant datormässigt

F 15 ligger långt framme med datorstödet – främst till stationskompanier-

na – då det gäller flygplansunderhåll på A- och B-nivå. Systemet som utnyttjas är det s k Primus F/D (=flygplan/division).

PRIMUS F/D är ett lokalt datorsys-



stem för division och stationskompanier. Divisionen matar systemet med bl a planerat flygtidsuttag för enskild pilot samt hela divisionen. Stationskompanierna matar systemet med loggbladsinformation; planerat och genomfört flygplansunderhåll. Detta gör att man framför allt på stationskompanierna lättare kan följa upp det planerade flygtidsurtaget och ha en säkrare underhållsplanering vad gäller flygmateriel.

Just nu genomför stationskompanierna vid F 15 ett prov för vidareutveckling av systemet. Detta prov innebär att man automatiskt överför information mellan datorsystemen DIDAS och PRIMUS vad gäller underhållsplanering. – F 15 är föregångare med datortekniken. Det är sporrande att vara pionjär.

Ytterligare försök att nå en mer krigsnära fredsorganisation är att dela upp den gamla U/S-bataljonen till ett markförsvarskompani och ett skyddskompani. Detta har genomförts med gott resultat. ■

Våra baser i Övre Norrland

Gunnarn och Åmsele är namn som många försvarsanställda har kommit i kontakt med under ett flertal sekel. Gunnarn började byggas under 40-talet. Åmsele något senare. Gunnarn-basen har sitt läge vid Umeälven fyra mil öster om Storuman. Åmselebasen är belägen en mil från Åmsele vid vackra Vindelälven, som är en av de fyra outbyggda älvarna i Sverige.



Av kaptan Olle Wännick

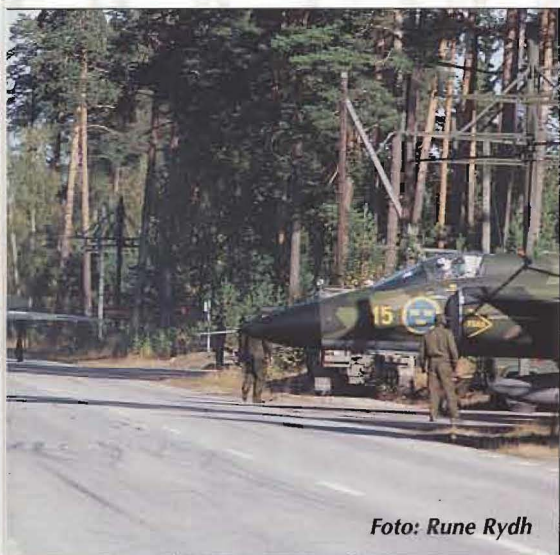


Foto: Rune Rydh

Övning vid krigsvägbas.

Laddning av bomblavett till AJS 37 vid vägbas under C-stridsmedelshot.



Foto: Kent Svensson

Vintern med mycket snö och sträng kyla är vad man ofta sammankopplar dessa baser med. Båda baserna tillfördes F 15 i början på 70-talet och byggdes under 80-talet ut till Bas 90-status.

Personalmässigt skiljer baserna sig något åt. Detta beror på att Gunnarn har ett stort antal byggnader som byggdes upp under 40-talet och som kräver tillsyn. Bastroppstjänsterna är i dag besatta. Gunnarn har haft problem under ett antal år att besätta tjänsterna, mycket beroende på svårigheterna att ordna arbete åt respektive fruar. De långa resorna vid bosättning i Storuman eller Lycksele kan också vara en bidragande orsak. Har man en gång kommit hit och dessa saker har ordnats, blir man kvar. Detta måste tillskrivas arbetsinnehållet vid en bastropp. Den ena dagen är inte den andra lik.

Sparar och frigör

Vi har under ett antal år prövat ett system med två värnpliktsomgångar. Vi har funnit att det passar oss mycket bra. Systemet innebär tio värnpliktiga vintertid och fyra under sommarmånaderna. Detta gör att vi sparar in en utbildningsomgång och på så sätt frigör personal.

Efter grundutbildningen vid F 15 kommer de värnpliktiga ut på respektive bas. Brand- och brandvagnsutbildningen sköts i dag av F 15 på basen. Funderingar finns att delar av den skall genomföras av bastroppen. Utbildningen på specialfordon genomförs gemensamt av bastropparna på

skiftande baser. Samarbetet mellan baserna anser vi vara mycket fördelaktigt för oss, då avståndet till F 15 är 60 mil.

Höga krav

Verksamheten på baserna följer i stort ett återkommande mönster – reparationer och nödvändig gräsklippning sommartid samt fälthållning vintertid. Vintern kan vara kräv – upp till en meters snödjup och inte så sällan har vi temperaturer nedåt minus 40°. Detta gör att vi ställer stora krav på materiel och underhåll. Umeå fallskärmsklubb utnyttjar Åmselebasen sommartid.

Gunnarn har sedan första oktober 1993 civilt flyg, med två dubbelturer till huvudstaden. Bastroppen är ansvarig för fälthållningen och i vissa fall räddningstjänst, som medför en viss skiftgång för troppen under hela året. Våra värnpliktiga ser mycket positivt på uppgiften. De söderifrån kommande grabbarna har möjlighet att flyga med på sin ledighetsresa, vilket de uppskattar. Gunnarn besöks årligen under våren av ett 50-tal TP 84 Hercules. Resenärerna består av försvarets personal som genomför vinterutbildning i den vackra västerbottniska fjällvärlden.

För att lösa dessa uppgifter har vi på båda baserna mycket bra fungerande matinrättningar, bilmekaniker, förrådspersonal, tillsynsmän och lokalvårdare. F 15 stödjer oss på alla vis. Bl a ges vi möjlighet att delta i de arrangemang F 15 ordnar i Söderhamn. ■



Av
flygingenjör Olle Hultgren

Europas modernaste



Motorprovet vid F 15 var Flygvapnets första att modifieras med modern motorkörningsutrustning – bättre ljudisolering och ett förbättrat brand- och säkerhetssystem. Efter modifieringen hade vi det modernaste motorprovet i Europa!

Vid F 15:s tekniska enhet sker tyngre underhållsåtgärder och modifieringar på flygplan 37, helikopter 10, fordon, övrig basmateriel och kringutrustningar. Tekniska enheten är vidare ansvarig för flottiljens flygtidsproduktion, dvs skall se till att underhållet utförs så att det alltid finns flygplan och helikoptrar i tillräcklig mängd och av rätt version att flyga med. Dessutom har tekniske chefen det lokala tillsynsansvaret för luftvärdigheten vid flottiljen.

Vid F 15:s tekniska enhet arbetar för närvarande cirka 130 personer. För att kunna producera tillräckligt med flygtid och samtidigt hålla en flygsäkerhetsmässigt hög nivå, krävs stora insatser både vad gäller planering, beredning, handgripligt arbete på objekten, dokumentation och uppföljning. Det krävs 40-50 underhållstimmar för att producera en timmes flygtid med Viggen. Ett talande exempel.

Nedläggningarna (1994) av flottiljerna F 6 och F 13 har inneburit att F 15 fått fler flygplan. Spaningsversionerna SF och SH 37 har tillförts flottiljen. Vi har nu vid F 15 en flygplans-

park som omfattar AJ, SF, SH och SK 37 samt SK 60, SK 61 och HKP 10. För tekniska enheten innebär detta ett ökat underhållsansvar. Men också många nya intressanta uppgifter. Sådant sätter färg på arbetsrutinerna.

Tekniskt på framkant

Ett exempel på att F 15:s tekniska enhet ligger på framkant är att vårt motorprovhus var Flygvapnets första att modifieras med modern motorkörningsutrustning. Miljömässigt ett lyft med bättre ljudisolering och ett klart förbättrat brand- och säkerhetssystem. Med stolthet noterar vi att vi nu har det modernaste motorprovet i Europa!

Brand- och säkerhetssystemet utgörs av TV-övervakning och rörelsesensorer, som gör det möjligt att t ex upptäcka bränsleläckage och lösa föremål. Vid en eventuell brand kan förarplatsmekanikern lämna flygplanet med hjälp av en "linbana" under tiden som släckvätska sprutas över flygpla-

net. Dörrar, fönster, fläktar, pumpar, kameror m m kan styras från en manöverpanel i provledarrummet.

Dialog med datorn

Motorkörningen genomförs på ett konventionellt sätt med en förarplatsmekaniker och en provledare i provrummet. Den stora skillnaden i den nya anläggningen är att allt som görs vid körningen sker i dialog med en dator. Alla värden som erhålls normaliseras direkt samt presenteras på provledarens färgskärm i form av mätvärden och diagram. Vissa justeringar på motorn kan göras direkt via datorn. Detta medför stora tids- och bränslesparningar. Mätvärdena kan också direkt jämföras med de som erhållits vid tidigare motorkörningar på aktuell motor, s k trendanalys.

Genom att motorprovet ligger på framkant när det gäller säkerhet och effektivitet, har det tilldragit sig ett stort internationellt intresse. Besökare från många länder har gjort studiebesök och låtit sig imponeras. ■



Foto: Dan Almqvist.

PROVHUS

Chefen för motorkörningshuset, löjtnant Lars Erik Fleck, styr med säker hand vid motorprovkörningen.

OBS! OBS! OBS! Här finns nya, skarpa jobb

Personalen vid en flottilj består av många olika yrkesgrenar som vävs ihop till en enhet med samma mål för ögonen att "producera" allt vi blir ålagda i form av krigsförband, flyg- och markutbildning, värnpliktsutbildning och mycket annat som hör till vårt speciella samhälle. Målet når vi genom engagemang i uppgifterna och god stämning på arbetsplatsen. F 15 har gott om dessa "varor".

Av major Tommy Hedström

ÖBs grundsyn om en organisation som skall vara liten men vass stämmer väl överens med personalstyrkan vid F 15. Vi är tillsammans cirka 480 anställda, varav 50 procent är officerare. Tre av dessa är kvinnor. En av dem är dessutom den **enda kvinnliga piloten i Flygvapnet**. 50 procent av styrkan är civil, varav 125 är kvinnor. Utöver dessa räknar vi in cirka 80

reservofficerare och 350 värnpliktiga. Tillskott av 40 medarbetare från nedläggningsförbanden F 6 och F 13 har stärkt våra enheter, vilket upplevts positivt. Trots denna förstärkning är bedömningen, att F 15 har jobb åt ytterligare cirka 40 personer med specialkompetens till de uppgifter vi påförts.

Rekrytering sker till största delen från Mellansverige samt lokalt i Häl-

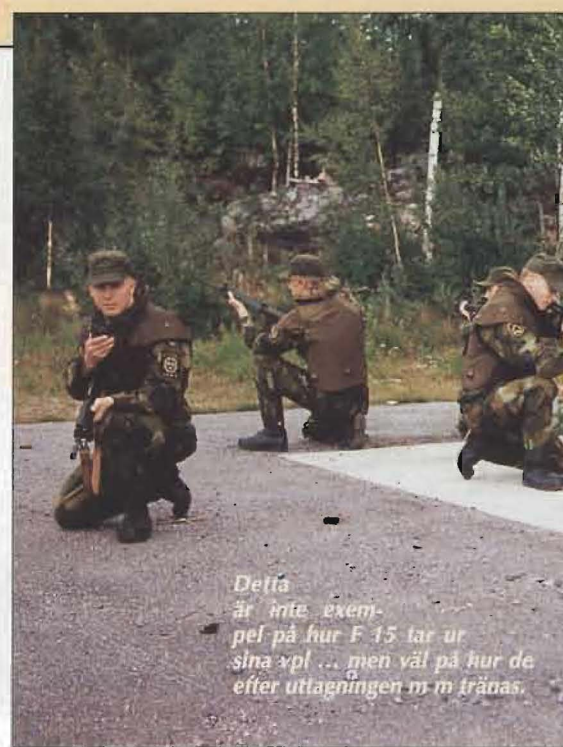
singland. Vi behöver för de närmaste åren tio officerare.

Personalen är ung och engagerad. Detta medför att vi har en stor potential att utveckla.

25 personer är för närvarande upptagna av *nivåhöjande utbildning*. Detta antal måste öka för att vi skall kunna täcka egna behov och för att kunna bemanna våra staber och skolor. ■



En av Värnpliktsdetaljens viktigaste uppgifter är att beställa rätt antal värnpliktiga med rätt uttagning till de fyra inryckningsomgångarna. Vägen från behovet vid inryckning till krigsplacerad värnpliktig är ganska lång. Många problem kan uppstå innan aktuellt krigsförband får sin begärda omsättning, dvs sitt önskade kompetensinnehåll. Vi håller nu på med beställning av värnpliktiga med inryckning i april 1999. Den omgången kommer att rycka ut i mars år 2000! I det perspektivet känns sekelskiftet sannerligen nära.



Detta är inte exempel på hur F 15 tar ut sina vpl ... men väl på hur de efter uttagningen m m tränas.

Så här tar vi ut

Vad man än tycker om utbildningsreserven, en inskränkning i den allmänna värnplikten, så har den medfört en stor förändring i grunderna för behoven vid inryckning. Numera upprättas dessa behov efter en noggrann analys av krigsförbandens omsättningsbehov. Andelen utryckande som krigsplaceras ökar därför undan för undan. Av de som ryckte in till F 15 budgetåret 92/93 krigsplacerades 84 procent av de utryckande. Det är ett resultat som ligger över medelvärdet i Flygvapnet, som är 63 procent. För att ytterligare höja värdet mot målsättningen 100 procent återstår arbete med att organisera kompletteringsutbildning för bl a hundförare och vaktsoldater.

Den organisatoriska tillhörigheten för värnpliktsdetaljerna inom Flygvapnet varierar mellan flottiljerna. Vid F 15 ingår värnpliktsdetaljen i mobavdelningen. Detta är, i avvaktan på en helt krigsförbandsinriktad organisation, en bra lösning. Fördelarna visar sig bl a vid omorganisationsarbete i krigsförbanden med åtföljande krigsplaceringar och ändringar av beredskapsalternativ samt texter för

inställelseplats m m. Att F 15 sedan har mob- och basavdelningarna samlokalisera ger ytterligare samverkan fördelar i värnpliktsanläggningen och krigsplaceringsarbetet.

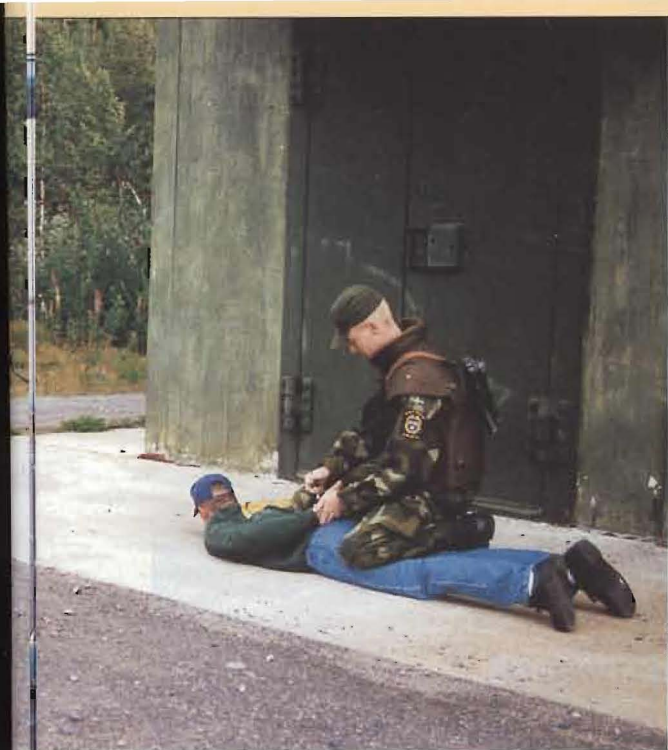
Bryggan till VPV

Värnpliktsdetaljen är "bryggan" mellan flottiljen och Värnpliktsverket (VPV) – i första hand i kontakterna med de olika värnpliktskontoren. Värnpliktsverkets fikonspråk är obegripligt för de flesta, men med lexikon i form av termkatalog och lite erfarenhet hjälper vi till med översättning till en mer begriplig svenska.

Numera sker stor del av arbetet med hjälp av "VPV lokal", dvs en terminal med krypterad dataöverföring mellan flottilj och värnpliktskontor. Även om möjligheten till lokal anslutning

är relativt ny, är VPV:s system gammalt och omodernt. Det kommer därför under de närmaste åren att bytas ut mot ett nytt informationssystem "VIS". I avvaktan på VIS och eventuellt kom-





Av löjtnant Hans Sundgren

Foto: Kent Svensson

Våra värnpliktiga

mande lokala servicesystem använder vi vid F 15 ett eget system i PC-miljö för att hantera all den information som handläggs vid värnpliktsdetaljen.

Vi handlägger numera även krigs-placering av hundar!

enskilde soldaten och hans problem måste få en så rättvis och riktig bedömning som det rimligen går att uppnå.

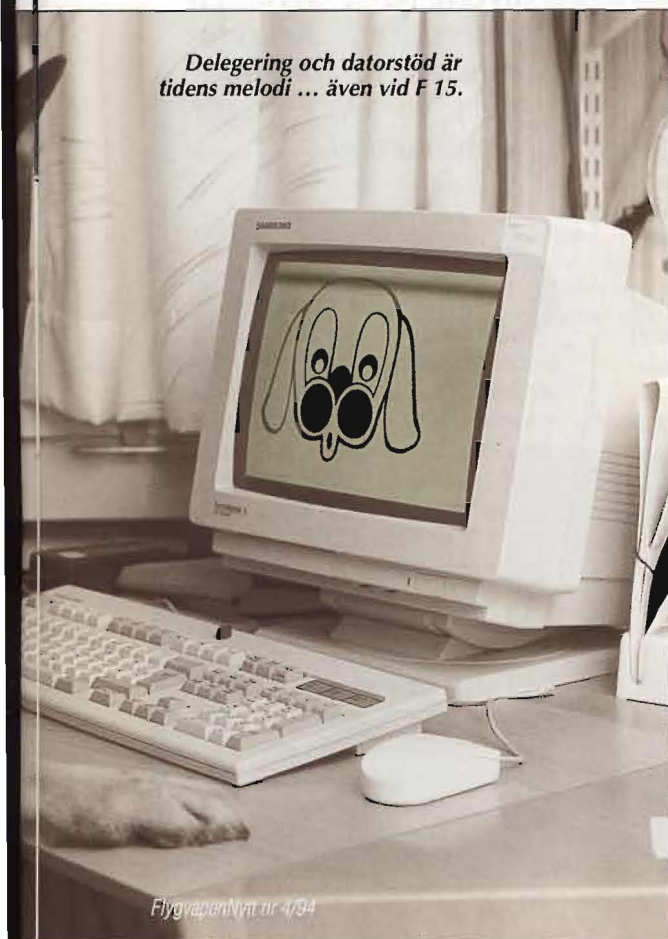
I samband med repetitionsövningar har värnpliktsdetaljen en nyckelroll från uppläggnings- och inkallelseunderlag och uppföljning av inryckandelaget fram till att förbandschefen slutligen har format sitt förband med hjälp av "P-tabell uttryckning". Många repetitionsövningar förläggs till hösten och det innebär ofta kollisioner med högskolestarten. Anståndshandlingen blir därför mycket omfattande särskilt dagarna före och under inryckningsdagen inte minst mot bakgrund av det system med reservplatser som tillämpas vid högskolorna.

●● I framtiden ser vi framför oss en ny plikttag som ersätter värnpliktslagen, ett nytt verk som ersätter Värnpliktsverket (Pliktverket), ett par nya informationssystem som underlättar handläggning och uppföljning samt sist men inte minst: Ett nytt försvarsbeslut som (förhoppningsvis) lägger fast en freds- och krigsorganisation utan stora förändringar av vår krigsorganisation. ■

Allt fler psykiska fall

Tyvärr är inte alla inryckande värnpliktiga de glada, lyckliga och fysiskt starka unga män som utbildningsorganisationen förväntar sig. Vissa rycker in med fysiska skador som i en del fall leder till hel eller tidsbegränsad befrielse. Allt fler kommer in med psykiska och/eller psykosociala problem. Granskningsnämnden har därför många svåra bedömningar att ta ställning till. Ekvationen krigsförbandens behov, flygvapenchefens "tak" i form av maximalt antal upplagda i behov av inryckande per budget och ÖB:s krav på maximalt sju procent av avgångar under grundutbildningen skall kunna lösas samtidigt som den

Delegering och datorstöd är tidens melodi ... även vid F 15.





Skjutning med granat-tillsats till Ak 5. Eleven laddar på kommando av fänrik Dahlberg.
Foto: Sten Berglund

Av major Sten Berglund

Att arbeta frivilligt

Frivilliga ingår i nästan alla krigsförband i en mängd olika krigsbefattningar. Genom att de krigsplacerade frivilligt deltar i utbildning och övningar höjer de sin kompetens och medverkar till att krigsförbandet bättre kan lösa sina uppgifter.

Till vissa befattningar finns ingen grundutbildning i Flygvapnet. Där är frivilligutbildning enda sättet att fylla vakanserna. Som exempel kan nämnas befäl i flygbasernas transportplutoner.

Frivilligavdelningen vid F 15 genomför utbildning med frivilliga på flottiljens samtliga flygbaser inom Dalarna, Hälsingland och Västerbotten. Utbildning direkt mot krigsuppgiften prioriteras, bl a genom att genomföra KFK (= krigsförbandskurser) med hela eller delar av krigsförband, t ex en närskyddspluton. Under en sådan kurs får plutonchefen tillfälle att arbeta tillsammans med sin pluton under två dagar.

F 15 blev pionjär på detta område genom att starta krigsförbandskurser med bastropsförstärkning på Färilabasen redan tidigt på 60-talet. Liknande utbildning genomförs även med lottor och bilkårister ute vid krigsbaserna, där deltagarna får tillfälle att öva sig i sina krigsuppgifter på sin egen bas. Denna typ av frivilligutbildning måste genomföras när de frivilliga är lediga från sina arbeten, dvs på helgerna.

Längre tillbaka i tiden var luftbevakning en stor del av frivilligavdelningens verksamhet. Under den senaste 10-årsperioden har emellertid denna syssla utförts endast av sektorflottiljer. Med den nya LOMOS-organisationen är vi återigen ansvariga för luftbevakning. Vi deltar i organisationen av nya moderna krigsförband, som nu skall bemannas enbart av frivilliga. För F 15 innebär det utbildning av 560 nya frivilliga.

F 15:s frivilligavdelning genomför varje år FVRF:s (Flygvapenföreningarnas Riksförbund) centrala vinterutbildning på Stagården i Bollnäs. Där genomförs utbildning inom en mängd olika utbildningsområden. Vi utbildar befäl upp till plutonchef inom transport-, närskydds- och stabstjänst samt allmänmilitär utbildning i olika befälsnivåer. En stor del av kurserna utgörs av kompletteringskurser inom en rad olika områden.

Befälsutbildningen i transporttjänst omfattar även utbildning av bilkårister upp till plutonchefsnivån.

Intresset bland de krigsplacerade att frivilligt vidareutbilda sig är nu så stort att till årets kurser var antalet anmälningar över 500.

Vinterns 16 kurser genomfördes med cirka 250 elever under tre veckor. Kurserna avslutades med en krigsförbandsliknande slutövning på krigsbas, där eleverna fick öva sina nya uppgifter från menig upp till plutonchef.

För oss på frivilligavdelningen inklusive de instruktörer som hjälper oss med utbildningen är det en stimulerande uppgift att utbilda intresserade och engagerade frivilliga medlemmar av våra krigsförband. Viljan att göra ett bra jobb och att bidra till en krigsduglig försvarsmakt sporrar oss alla! ■

50 år
1995

Av
kaptän Christer Rundqvist

Reservkvoten välfylld

F 15 har för närvarande cirka 80 reservofficerare (RO). Behovet är 70. En viss övertalighet beror på åldersläget. Rekrytering och vidareutbildning av RO pågår kontinuerligt.

Cirka fem RO rekryteras årligen inom något av facken underrättelsetjänst, underhållstjänst, samband, flygledare. Dessutom anställs de yrkesofficerer som avgår i förtid som RO.

De flesta av våra reservare har valt att gå över till anställning i 1990 års RO-förordning. Det innebär bl a en förbättring vad avser premier. Tjänstgöringsplanen kan dessutom individanpassas, så att den stämmer med såväl individens som krigsorganisationens behov. ■



Om ett knappt år, den 10 juni 1995, jubilerar flottiljen. Och det är inte vilken dag som helst – utan 50-årsdagen. Vi är faktiskt yngst av Flygvapnets flottiljer. Det skall vi naturligtvis fira.

Vi genomför Flygvapnets huvudflygdag lördagen den 10 juni 1995. Vi kommer att visa både gamla och nya flygplan på marken och i luften. Gripen naturligtvis, som vi hoppas och tror blir vår nästa flygplanstyp.



Foto: John Forsell

Av överstelöjtnant Helge Ljungström

Dra åt Hälsingland

Några år efter andra världskrigets utbrott, närmare bestämt 1942, fattade riksdagen det försvarsbeslut som lade grunden till vårt moderna flygvapen. Man slog fast att ett starkt flygvapen var nödvändigt i det moderna kriget. Beslutet innebar att fem nya flottiljer skulle upprättas, däribland en jaktflottilj (F 15) i Umeå(!). Efter trägna uppvaktningar i Stockholm av de dåvarande styrande i Söderhamn, där även vid den tiden bl a arbetsmarknadsskäl framfördes, lyckades man övertyga riksdagen om att Söderhamn var den lämpligaste förlägningsorten för F 15.

35 år tidigare hade söderhamnsregionen blivit av med sitt militära förband i och med förflyttningen av Kungl Hälsinge regemente (I 14) från Mohed till Gävle. – I och med beslutet 18 juli 1942 fick nu Söderhamn åter betydelse som garnisonsort.

Flottiljen inköpte det nuvarande flottiljområdet i Östansjö, cirka 3 km söder om Söderhamn. Ute på sandmoarna byggdes så flottiljen upp under åren 1943-46. 900 tunnland skog röjdes.

Den 2 juli 1945 tog överste-

löjtnant Seth befälet över den nyuppsatta flottiljen. Det var en synnerligen liten styrka som började uppbyggnaden av Kungliga Hälsinge flygflottilj. Kadern av befäl – alltså officerare, underofficerare och underbefäl – som trädde till sommaren 1945 uppgick till dussinet fullt. Antalet värnpliktiga ungefär lika många.

Den materiel, som i en allt stridare ström började anlända, inrymdes i tillfälligt förhyrda lokaler i Söderhamn, Stugsund, Sandarne m fl platser. En liten flygstation upprättades ute på

Moheds flygplats. Flygmaterielen utgjordes av några skolflygplan av typ SK 12. För huvuddelen av de värnpliktiga, som tilldelats flottiljen, ordnades utbildning vid andra flottiljer.

Permanent banor byggdes. Men dessa var inte klara förrän 1948, då flottiljen äntligen var färdig som jaktflottilj med tre divisioner J 21, SAAB:s smått revolutionerande propellerdrivna s k tvestjärt.

Tillsammans med de också under kriget nyuppsatta flottiljerna F 4, F 9, F 10 och F 12 ingick F 15 i den andra flyg-

eskadern (E 2). Efter en kortare period i E 4 (Norrländseskadern) övergick F 15 1960 till E 1 (ÖB:s klubba) i och med omskolning och övergång till A 32 Attacklansen.

För att under första hälften av vårt 50-åriga liv bytt flygplanstyp ganska ofta (21, 28, 29, 32) har vi under andra hälften av perioden stridsmässigt varit utrustade med Viggen – AJ och SK 37.

SF och SH 37 har nyligen tillförts flottiljen som en följd av nedläggningen av F 13. Vi går in i framtiden med "moddada" 37:or, dvs AJS 37. Ett effektivare Viggen-system – ett flerrollsflygplan – som ger bra förberedelser för Gripen-epoken.

Vi håller som bästa på och skriver på vår jubileumsbok. Den hoppas vi skall ge läsarna en intressant och trevlig beskrivning av en flottilj som många kallar Hälsinglands pärla.

Skriv in den 10 juni 1995 i almanackan för då kan ni dra åt Hälsingland – dvs göra ett besök vid F 15. Då visar vi upp vad flyget i Försvarsmakten kan och vill i denna del av södra Norrland. ■

Flygplan J 29 Tunnan utgjorde slagstyrkan på 50-talet.

